

Ordine del giorno n. 137

del 28 febbraio 2023

(collegato alla proposta di deliberazione n. 152/2022)

PREMESSO CHE

solo nella prima decade 2022 l'Osservatorio ASAPS ha registrato circa 62 incidenti stradali gravi nella Capitale e, nel solo anno corrente, il bilancio di coloro che hanno perso la vita è di quasi 100 persone;

Roma è già a tempo in cima alla classifica delle città più pericolose per pedoni, ciclisti, scooteristi e automobilisti e le ultime notizie di cronaca ne raccontano la gravità;

la città di Roma per estensione ha strade urbane di scorrimento che fungono da assi di transito dalle zone extraurbane e periferiche verso il centro città o di spostamento interquartiere, strade che sono caratterizzate da una velocità di circolazione più elevata rispetto ad altre strade urbane e sono soggette più facilmente a incidenti con gravi conseguenze che coinvolgono automobilisti, motociclisti, pedoni e ciclisti;

CONSIDERATO CHE

da rilevazione dell'ISTAT gli incidenti stradali sono determinati nel 40% dei casi da distrazione alla guida, mancato rispetto della precedenza e velocità troppo elevata;

al fine di ridurre il rischio di incidenti è necessario il rispetto dei limiti di velocità. La normativa in materia a tale scopo fa riferimento ai dispositivi di controllo e ai dispositivi di dissuasione della velocità;

CONSIDERATO INOLTRE CHE

Bruxelles, Bilbao, Lipsia, Parigi, Helsinki, Graz, Zurigo sono alcune della città che hanno abbassato il limite di velocità nella loro area urbana da 50 a 30 chilometri all'ora nella maggior parte delle strade;

tale misura ha comportato:

aumento della sicurezza stradale;

contenimento dell'inquinamento atmosferico e acustico;

miglioramento della vivibilità urbana, decongestionamento delle strade;

anche in Italia, i Comuni di Bologna e di Olbia hanno istituito il limite dei 30 km/h su tutte le strade del loro territorio;

in particolare il Comune di Bologna dall'1 novembre 2022 ha dato il via a un iter progressivo di progettazione e partecipazione, che si concluderà il 30 giugno 2023, per realizzare la configurazione progressiva dell'intera rete locale e residenziale come Zona 30, rispetto alla quale il limite di velocità di 50 km/h costituisce un'eccezione solo per alcune direttrici stradali;

diversi Comuni italiani hanno inoltre avviato, di concerto con il Ministero per le Infrastrutture e le Mobilità Sostenibili (MIMS) la sperimentazione di dispositivi di rallentamento del traffico come i cosiddetti "cuscini berlinesi", strumenti utili a incentivare una riduzione della velocità delle autovetture private senza interferire con i mezzi di soccorso, installabili in forma modulare con un costo inferiore rispetto agli attraversamenti pedonali rialzati;

secondo studi e sperimentazioni operate sui territori, l'abbassamento del limite a 30 km/h, coadiuvato da alcuni interventi sulle infrastrutture come l'ottimizzazione della temporizzazione semaforica, rende il traffico più scorrevole riducendo il fenomeno dello

stop&go e del congestionamento;

l'istituzione del limite dei 30 km/h tra i suddetti risvolti positivi, ha quello dell'aumento della sicurezza stradale, soprattutto di quella degli utenti deboli, primi fra tutti pedoni e ciclisti. Secondo l'Istituto Superiore della Sanità, gli incidenti stradali sono la principale causa di morte per la fascia d'età 15-44 anni;

le città europee che hanno optato per i 30 km/h, alcune hanno raggiunto lo storico obiettivo di azzerare completamente il numero di pedoni uccisi in incidenti stradali, altre, in base ai dati rilevati l'anno successivo all'istituzione del limite del 30 km/h, hanno ridotto gli incidenti stradali del 22,9%, le emissioni di biossido di azoto dell'11,4% e quelle di PM10 del 19,1%;

ATTESO CHE

ciascun Comune ha la possibilità di regolare la circolazione e dunque i limiti sul proprio territorio, ovviamente a patto che questo rispetti le prescrizioni del Codice della Strada che è stato recentemente riformato con la Legge 156 del 9 novembre 2021, introducendo diverse novità a tutela della mobilità sostenibile;

in particolare, è stata inserita una variazione che ha lo scopo specifico di ridurre la velocità massima nei centri abitati a 30 km/h in tutte quelle aree con caratteristiche infrastrutturali che lo consentono, con eccezione delle principali arterie di scorrimento, parallelamente sono state introdotte altri importanti novità, come il doppio senso ciclabile e le strade scolastiche;

le stesse Nazioni Unite lo scorso anno, in occasione della sesta settimana mondiale dedicata alla sicurezza stradale, hanno lanciato la campagna #Love30, allo scopo di invitare Governi ed Enti locali ad abbassare i limiti di velocità urbani a 30 km/h.

ATTESO INOLTRE CHE

l'Assessorato alla Mobilità di Roma Capitale, attraverso il monitoraggio dei dati sugli incidenti che arrivano alla sala operativa, ha analizzato migliaia di sinistri avvenuti negli ultimi dieci anni, categorizzandoli per luogo e gravità e stimando il costo sociale con alcuni parametri (morti, feriti, veicoli coinvolti e altri indicatori minori), stilando un elenco di circa 175 black point su cui si sta già intervenendo;

l'impegno dell'attuale Amministrazione è quello di migliorare la sicurezza delle strade, di ridurre la gravità degli incidenti e di azzerare le vittime stradali anche attraverso la riduzione del limite di velocità a 30 km/h quasi ovunque;

le dichiarazioni programmatiche del Sindaco includono, tra gli obiettivi principali, il miglioramento della qualità della vita, della sostenibilità e della sicurezza e della salute dei cittadini.

VISTO

che il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), approvato con Deliberazione di Assemblea Capitolina n. 21 del 16 aprile 2015, istituisce una classificazione della rete viaria principale di Roma Capitale, suddivisa in Autostrade, a Scorrimento Interquartiere, di Quartiere, Interzonali;

tutto ciò premesso, considerato e atteso

L'ASSEMBLEA CAPITOLINA IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA

ad adottare ogni utile iniziativa diretta a:

diffondere presso la popolazione l'educazione stradale, al fine di sensibilizzare alla guida responsabile e verso i pericoli che la velocità comporta sulle strade cittadine;

avviare le procedure amministrative per l'istituzione e la diffusione del limite di 30 km/h su tutte le strade della rete locale di Roma Capitale, ed estendere progressivamente tale limite di 30 km/h alle strade Interzonali e di Quartiere dove la

circolazione e la viabilità lo consenta, avviando a tal fine un percorso di partecipazione della cittadinanza;

incrementare la manutenzione della segnaletica stradale orizzontale e verticale di competenza, integrare laddove possibile tale segnaletica con dispositivi di segnalazione degli attraversamenti pedonali con particolare riferimento agli attraversamenti presenti nei pressi delle scuole;

avviare e/o portare a completamento le procedure amministrative e contabili per gli interventi di adeguamento e manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale riguardanti itinerari e strade particolarmente pericolose in quanto affette da rilevante incidentalità;

avviare, di concerto con il Ministero per le Infrastrutture e le Mobilità Sostenibili, una sperimentazione su larga scala di dispositivi di rallentamento del traffico (es. cuscini berlinesi), prevedendone la distribuzione sul territorio nei nodi critici per la sicurezza stradale, di concerto con i Municipi.

F.to: Cicculi, Luparelli, Zannola, Baglio e Tempesta.

Il suesteso ordine del giorno è stato approvato dall'Assemblea Capitolina con 27 voti favorevoli e l'astensione del Consigliere Stampete, nella seduta del 28 febbraio 2023.